Deutscher Bundestag **Drucksache 16/2323**

16. Wahlperiode 31. 07. 2006

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lutz Heilmann, Dorothee Menzner, Eva Bulling-Schröter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/2228 –

Bundeszuschuss für den Straßentunnel Trave-Querung in Lübeck im Zuge der Bundesstraßen 75 und 140

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit dem Straßentunnel unter der Trave in Lübeck im Zuge der Bundesstraßen 75 und 104 ging am 26. August 2005 das zweite privatfinanzierte Straßenbauprojekt in Betrieb, das nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz als so genanntes F-Modell realisiert wurde. Dieser Straßentunnel liegt wie auch das erste realisierte Projekt, der am 12. September 2003 in Betrieb gegangene Straßentunnel unter der Warnow in Rostock, als Bundesstraße in einer Kommune mit mehr als 80 000 Einwohnern und somit in der Baulast der Kommune. Der Bund gewährte für den Straßentunnel unter der Trave dennoch einen Zuschuss zu den Baukosten von ca. 50 Prozent, was ca. 90 Mio. Euro entspricht.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Herrentunnel quert die Trave im Osten des Stadtgebiets der Hansestadt Lübeck im Zuge der Bundesstraße 104 und steht in der Straßenbaulast der Hansestadt Lübeck. Er wurde als sog. F-Modell auf der Grundlage des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes (FStrPrivFinG) realisiert. Nach diesem Gesetz können Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung von bestimmten Bundesfernstraßen Privaten zur Ausübung übertragen werden. Zur Refinanzierung wird der Private mit dem Recht zur Erhebung von Mautgebühren beliehen.

Der Herrentunnel hat die Herrenbrücke (Klappbrücke) im Zuge der Bundesstraße 75 ersetzt, deren Straßenbaulastträger der Bund war. Der schlechte bauliche Zustand der Herrenbrücke hatte den Ersatz dieses Bauwerks erforderlich gemacht. Der Bund hätte als Straßenbaulastträger ein der Herrenbrücke vergleichbares Ersatzbrückenbauwerk erstellen müssen. Insbesondere im Interesse der Hafenwirtschaft und der Schifffahrt hatte jedoch die Hansestadt Lübeck die Realisierung einer finanziell aufwendigeren Tunnellösung gefordert. Der Bund beteiligte sich an den Kosten dieses Tunnels, in dem er der Hansestadt Lübeck in Höhe der ersparten Aufwendungen für den Bau und Betrieb eines Ersatz-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 26. Juli 2006 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

brückenbauwerkes in jährlichen Raten nach Baufortschritt einen sog. Sockelbetrag in Höhe von 87,8 Mio. Euro zur Verfügung stellte.

1. Auf welcher Rechtsgrundlage gewährte die Bundesregierung einen Zuschuss zu den Baukosten in dieser Höhe?

Der Bund hat der Hansestadt Lübeck den Sockelbetrag auf der Grundlage der Vereinbarung vom 16. September 1997 zwischen dem Bund, dem Land Schleswig-Holstein und der Hansestadt Lübeck über den Bau eines Tunnels unter der Trave im Zuge der Bundesstraße 104 zur Verfügung gestellt. Am 15. Oktober 2001 wurde eine Ergänzungsvereinbarung abgeschlossen.

2. Wird oder wurde dieser Zuschuss auf die Länderquote für Investitionen in Bundesfernstraßen des Landes Schleswig-Holstein angerechnet und ist dieser Zuschuss einem Investitionsprogramm des Bundes zugeordnet?

Der Sockelbetrag und damit die fiktive Finanzierung des Ersatzbauwerkes für die Herrenbrücke erfolgte zu 50 Prozent aus den dem Land Schleswig-Holstein jährlich zur Verfügung stehenden Mitteln für die Erhaltung der Bundesfernstraßen. Die andere Hälfte des Sockelbetrages wurde dem Land zusätzlich zur Verfügung gestellt. Die Finanzierung war keinem Investitionsprogramm zugeordnet.

3. Warum gewährte die Bundesregierung einen Zuschuss zu den Baukosten in dieser Höhe, obwohl sich dieses Projekt in der Baulast der Kommune Lübeck befindet?

Der Bund stellte als ehemaliger Straßenbaulastträger der Herrenbrücke Finanzmittel in Höhe der ersparten Aufwendungen für den Bau und den Betrieb eines fiktiven Ersatzbrückenbauwerks der Hansestadt Lübeck zum Bau des Herrentunnels zur Verfügung.

4. Warum heißt es noch in den Straßenbauberichten 2003 und 2004, dass der Bund nur bis zu 20 Prozent der Baukosten bei einem Projekt nach dem F-Modell als Zuschuss gewährt, wohingegen eine entsprechende Aussage im Straßenbaubericht 2005 nicht mehr enthalten ist?

Die geänderte Formulierung im Straßenbaubericht 2005 ist redaktioneller Natur und nicht auf eine Verfahrensänderung zurückzuführen. Nach wie vor wird grundsätzlich angestrebt, dass die Betreibergesellschaften alle umlagefähigen Kosten vollständig über die Mauteinnahmen refinanzieren können. Voraussetzung hierfür ist allerdings, dass Baukosten, Verkehrsmengen und die erforderliche Mauthöhe in einer akzeptablen Relation zueinander stehen. Bei technisch aufwendigen Bauwerken und damit sehr hohen Baukosten kann die Zahlung einer Anschubfinanzierung gerechtfertigt sein, weil ansonsten das Projekt auf Grund unvertretbar hoher Mautgebühren nicht zustande kommt. Mit Blick auf die durch das Betreibermodell beabsichtigte Haushaltsentlastung sollte die Anschubfinanzierung die Grenze von 20 Prozent der Baukosten üblicherweise nicht übersteigen.

5. Gewährte der Bund einen Zuschuss zu den Baukosten für den als F-Modell realisierten Warnowtunnel in Rostock?

   Wenn ja

   a) in welcher absoluten und prozentualen Höhe,

   b) mit welchem Verwendungszweck,

   c) aus welchem Grund gewährte der Bund in diesem Fall einen Zuschuss in der gewährten Höhe, insbesondere wenn die prozentuale Höhe vom Zuschuss zum Straßentunnel unter der Trave abweicht?

Nein.

6. Welchen Verwendungszweck hat die Bundesregierung bei der Gewährung des Zuschusses für den Straßentunnel unter der Trave vereinbart oder bestimmt?

Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

7. Warum gibt es laut Lübecker Nachrichten vom 28./29. Mai 2006 einen Streit zwischen der Stadt Lübeck und der Betreibergesellschaft des Herrentunnels über die Verwendung des Bundeszuschusses?

Nach Kenntnis der Bundesregierung sind sich die Betreibergesellschaft des Herrentunnels und die Hansestadt Lübeck nicht über die Verwendung des Sockelbetrages für eine Freistellung des Öffentlichen Personennahverkehrs von der Mautgebührenpflicht einig.

8. Haben das Land Schleswig-Holstein und/oder die Stadt Lübeck einen Zuschuss zu den Baukosten oder andere finanzielle Vorteile gewährt?

   Wenn ja, in welcher Höhe und mit welcher Zweckbindung?

   Wenn nein, warum gewährte nur der Bund einen Zuschuss?

Über Zuschüsse des Landes Schleswig-Holstein und/oder der Hansestadt Lübeck liegen der Bundesregierung keine Informationen vor. Hinsichtlich der Gründe des Bundes für die Gewährung des Sockelbetrages wird auf die Vorbemerkung sowie auf die Antworten zu den Fragen 3 und 6 verwiesen.

9. Stimmen die Verkehrsprognosen vor dem Bau mit der tatsächlichen Verkehrsentwicklung überein?

   a) Welche Zahl an Pkw- und Lkw-Durchfahrten, sowohl pro Tag als auch pro Monat, lagen als Verkehrsprognosen bei der Bewilligung des Bundeszuschusses sowie der Genehmigung der Verordnung über die Mauthöhe zu Grunde?

   b) Wie viel Pkw- und Lkw-Durchfahrten gab es seit Öffnung des Tunnels tatsächlich (Angaben bitte für je einen Durchschnittstageswert als auch gesondert für alle Monate von September 2005 bis Juni 2006)?

Hinsichtlich der spezifischen Verkehrsprognosen für den Herrentunnel ist keine Zuständigkeit des Bundes gegeben, da der Konzessionsvertrag für den Herrentunnel zwischen der Hansestadt Lübeck (Straßenbaulastträgerin) und der Herrentunnel GmbH & Co. KG (Betreibergesellschaft) sowie der Entwicklungsgemeinschaft Travequerung (bestehend aus Bilfinger Berger BOT GmbH und HOCHTIEF Projektentwicklung GmbH) abgeschlossen wurde. Mangels Zu-

ständigkeit hat die Bundesregierung seit der Verkehrsfreigabe des Herrentunnels auch keine eigenen Verkehrszählungen nur für den mautpflichtigen Streckenabschnitt im Zuge der Bundesstraße 104 durchgeführt. Hinsichtlich des Bundeszuschusses wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

10. Sieht die Bundesregierung die Wirtschaftlichkeit des Projektes gesichert?

Vor Vergabe des Projektes wurde die wirtschaftliche Machbarkeit in einer Studie untersucht, in der die vorhandenen Randbedingungen so weit wie möglich berücksichtigt wurden. Seit der Vergabe der Konzession liegt die Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit des mit 30 Jahre Nutzungsdauer langfristig angelegten Herrentunnelprojektes primär in den Händen der privaten Betreibergesellschaft und wird maßgeblich durch deren Aktivitäten beeinflusst.

11. Welche Folgen hätte eine Insolvenz der Betreiberfirma, und wäre in diesem Fall mit einer finanziellen Belastung für den Bund, das Land Schleswig-Holstein und die Stadt Lübeck zu rechnen?

Der Bundesregierung liegen derzeit keine Anhaltspunkte für eine eventuelle Insolvenz der Betreibergesellschaft des Herrentunnels vor. Seitens der Bundesregierung besteht daher zurzeit keinerlei Veranlassung, sich mit den möglichen Folgen einer Insolvenz der Betreibergesellschaft zu beschäftigen, zumal der Bund auch nicht Straßenbaulastträger des Herrentunnels ist.

12. Ist eine Veränderung der Verordnung über die Höhe der Maut für die Benutzung des Herrentunnels geplant und wenn ja, wie soll die zu zahlende Mauthöhe für die verschiedenen Fahrzeugklassen verändert werden?

Das FStrPrivFinG ist durch das Gesetz zur Beschleunigung der Umsetzung von Öffentlich Privaten Partnerschaften und zur Verbesserung gesetzlicher Rahmenbedingungen für Öffentlich Private Partnerschaften vom 1. September 2005 geändert worden. Seit Inkrafttreten der Änderungen am 8. September 2005 ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nicht mehr für den Erlass der Mautgebührenverordnung zuständig. Diese Zuständigkeit ist auf die jeweilige Landesregierung übergegangen.

13. Planen der Bund und/oder das Land Schleswig-Holstein den Betreibern weitere finanzielle Hilfen zu gewähren?

    Wenn ja, in welcher Höhe, zu welchen Konditionen und mit welchem Verwendungszweck sollen diese gewährt werden?

Seitens des Bundes sind keine weiteren finanziellen Hilfen geplant.

14. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den Erfahrungen mit den beiden ersten nach dem F-Modell realisierten und in Betrieb gegangenen Abschnitten von Bundesfernstraßen für die weiteren in Planung befindlichen Straßenbauprojekte, die als F-Modell realisiert werden sollen?

Die Erkenntnisse aus den ersten beiden Projekten nach dem FStrPrivFinG werden zurzeit ausgewertet. Erste Ergebnisse werden voraussichtlich im Herbst dieses Jahres vorliegen. Sicherlich ist aber die sorgfältige Auswahl von Projekten mit hoher Attraktivität für die Nutzer auf Grundlage aktueller Machbarkeitsstudien und die eingehende Untersuchung der Wirtschaftlichkeit dieser Projekte

von größter Bedeutung. Dabei haben gründliche und kritische Verkehrsprognosen, die auch die Effekte aus der Bemautung in die Betrachtung einbeziehen, einen hohen Stellenwert. Ein weiteres Anliegen der Bundesregierung ist es, die Vergabeverfahren zu beschleunigen und die Aufwendungen der Bewerber bzw. der Bieter durch eine Standardisierung der Vertragsgrundlagen zu vermindern. Auch hierzu dient die Auswertung der aus den bisherigen Verfahren gewonnenen Erkenntnisse.

15. Plant die Bundesregierung eine Änderung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes, und wenn ja, welche Bestimmungen sollen wie geändert werden?

Nein.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333